



Exposición de motivos al

PROYECTO DE LEY No

CÁMARA.

Por medio de la cual se establecen requisitos ambientales para la construcción de vías terrestres en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

Honorables congresistas

Tres grandes problemas amenazan la supervivencia de la especie humana en este planeta y se constituyen en las mayores preocupaciones ambientales en todos los países, ellos son: el cambio climático, el agotamiento del agua dulce en cantidad y distribución y la disminución de la biodiversidad. Entre estos problemas existe un enorme grado de correlación directa, de tal manera que el agravamiento de cualquiera, agrava los demás. Las vías, honorables congresistas, son indispensables para el desarrollo, para la intercomunicación entre las comunidades, para el comercio, para acceso a los servicios, para aprovechar adecuadamente las riquezas del paisaje, sin vías, no hay progreso. Pero las vías, tan importantes como son, tienen que ajustarse al concepto, al mandato de DESARROLLO SOSTENIBLE, que es el nuevo nombre del desarrollo, tal como se acordó en la Conferencia de Río de Janeiro y se ha ratificado en todos los escenarios por la comunidad de naciones.

No se requiere esfuerzo, para entender el enorme impacto adverso que las vías causan al medio ambiente: alteración de la biota toda, desestabilización de los suelos y los consiguientes derrumbes y deslizamientos, con enormes pérdidas de vidas y de recursos; alteración socioeconómica de los entornos; procesos migratorios inducidos por el cambio de valor de las tierras, cambios en los usos del suelo, que inducen destrucción o ataques severos a la biodiversidad; alteración de los cauces y cursos de agua, motivando la extinción de muchos nacimientos, o generando riadas destructoras, tantos impactos. Pero con la biodiversidad natural o modificada, toda vía fragmenta el ecosistema, en el estado en que se encuentre, alterando el hábitat de las especies e interrumpiendo sus ciclos y movimientos, reduce su espacio vital y en muchas veces lleva a la extinción.

Sabemos, honorables congresistas, que muchas especies son territoriales, ellas definen su micro hábitat, ellas mismas lo delimitan y defienden, en la



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

medida de sus posibilidades. No hemos estudiado mucho sobre dos aspectos: a) Si el radio o área que el individuo traza como su hábitat, tiende a ser relativamente constante y marcado por la genética, o si esa área depende de la cantidad de recursos vitales que el individuo, de manera específica, ha observado en el reconocimiento de su entorno; me inclino por la segunda; b) Cómo se afecta el individuo si se le fragmenta el hábitat que él ha delimitado. En cualquier caso, el reto de nosotros, los sapiens, es encontrar un punto mínimo de alteraciones que garantice que muchas especies se salvan, si pensamos adecuadamente en ellas.

Uno de mis asesores ambientales, profesor en ingeniería, decía alguna vez a sus estudiantes, ya próximos a graduarse y hablando sobre el trazado antiambiental de las vías: “¿Díganme ustedes, por qué al trazar una carretera, se busca ajustar el cauce de la quebrada a la rasante de la vía, en lugar de ajustar la rasante de la vía al cauce de la quebrada, sin intervenirla?”. No cabe duda que en el trazado de nuestras vías, nos olvidamos, en la mayoría de las veces, del medio ambiente y eso hay que pararlo ya, ahora. Es indispensable que cada intervención a los cuerpos de agua que se localizan en el trazado de una vía sea adecuadamente justificada, pues la tecnología de hoy nos permite construirla sin intervenir los cauces. Es el momento de las vías sostenibles.

En el trazado de nuestras vías, en muchas veces se violan expresos mandatos de la Ley, que se encuentran escondidos o inmersos en normas de gran magnitud y contenido, como es el caso del Decreto 2811 de 1974.

En este sentido, se permite el trazado y la construcción por zonas de recarga de acuíferos y por retiros de ronda de los nacimientos de agua; la consecuencia no es otra que la desaparición de esos nacimientos, alterando gravemente el medio ambiente. Y es que la localización de las zonas de recarga no surge a simple vista, sino que requiere estudios detallados por personal especializado. Todos los congresistas han visto morir corrientes de agua, como consecuencia de haber afectado con una vía las zonas de recarga y los retiros de ronda. Es preciso expedir una ley, con toda fuerza, que impida, desde ahora y para siempre, que las vías, tan necesarias, nos priven del agua, que es el recurso esencial a la vida. Es el momento de las vías sostenibles. Pero también es necesario establecer de manera clara responsabilidades, tanto a los diseñadores, como a los constructores, como a las entidades del Estado y como a los autores de los EIA por las violaciones que por omisión o de manera deliberada, puedan presentarse.



A los estudios de impacto ambiental relacionados con vías, les falta rigor, muchos son documentos sin profundidad, carentes de detalles y presupuestos, en general, ignoran lo mandado en la Convención de Biodiversidad, ratificada por Colombia mediante ley 165 de 1994. Esos estudios deben ser rigurosos en lo atinente a los impactos a la biodiversidad, principalmente de fauna, es necesario fijar un corredor mínimo, que estamos proponiendo de 2 kilómetros mínimos, pero que podría incrementarse. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, expidió la Resolución 0751 de marzo 2015, por medio de la cual se fijan los términos de referencia para Estudios de Impacto Ambiental en Vías, por parte alguna aparece restricciones y obligaciones como las propuestas en este proyecto de Ley.

El congreso de Colombia ha sido laxo para darle adecuado cumplimiento y desarrollo al artículo 79 de la Constitución, en lo que tiene que ver con la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar el medio ambiente. Sin pretender reglamentar esa parte, aquí se propone, cumpliendo no solamente lo establecido en la Constitución, sino lo mandado en el Convenio de Biodiversidad, que un profesional, en representación de la comunidad, ejerza interventoría a lo ordenado en esta ley y al cumplimiento de lo establecido en el Plan de Manejo del Estudio de Impacto Ambiental. Es que, honorables congresistas, en la mayoría de las veces los Planes de Manejo de los Estudios de Impacto Ambiental no se cumplen, por lo que quedan como un documento-requisito, sin valor real de ejecución.

Esta ley no será una panacea, pero será una herramienta eficaz para avanzar en las vías sostenibles que la comunidad reclama, el mundo todo. Sin duda, elevará un poco los costos, ¿pero acaso salvar especies no es un beneficio y patrimonio común, a lo cual no le podemos calcular valor?. Cada especie que se extingue en un ecosistema, es un eslabón menos en la cadena de la vida, como lo expresaba el Jefe Seattle, en su inolvidable Carta de la Tierra.

1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de Ley no es en sí extenso, pero su objeto es muy concreto, conexo y claro, todos en la búsqueda de un plan de carreteras que haga que estas infraestructuras, tan necesarias para el desarrollo del país, se logren de manera sostenible, en armonía con la biodiversidad, la conservación del agua y la prevención de impactos, merced a Estudios de Impacto Ambiental confiables y detallados.

AMBITO DE SOCIALIZACION DEL PROYECTO.



El proyecto que fue radicado bajo el número 187 de 2016 Cámara, el periodo pasado y de conformidad con el trámite parlamentario, la mesa directiva de la Comisión V, nombro como ponentes a los H.R. **MARCO TULIO MERCHÁN Y H.R NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY**, dio traslado del proyecto a diferentes instancias del gobierno y particulares, para que pudieran aportar al proyecto y su discusión, se destacan los siguientes aportes que permitieron mejorar la iniciativa Parlamentaria que fue retirada y ahora essometida nuevamente a consideración.

Foro de Medellín.

El proyecto de ley 187 de 2016 Cámara, fue socializado en un foro realizado en la ciudad de Medellín, con participación de las Corporaciones ambientales CORANTIOQUIA, CORNARE y CORPOURABA. También participaron algunos gremios, ONG, y sectores de la academia. Algunas de las recomendaciones de ese foro hacen parte de las propuestas de modificación de esta iniciativa parlamentaria.

En general, los objetivos y alcances del proyecto de Ley fueron compartidos por los asistentes.

Las consideraciones y observaciones nos permitieron enriquecer el articulado presentamos una síntesis de las mismas y sus consideraciones.

Ministerio del Transporte.

En comunicación, suscrita por el doctor Pío Rodolfo Barcena Villarreal, secretario del Ministerio, se fijan los criterios y observaciones de esta dependencia gubernamental.

En primer lugar, se destaca que no se encuentran observaciones de violación concreta de normas superiores y que se trata de observaciones juiciosas y respetuosas.

Una observación se refiere a que de conformidad con la Ley 99 de 1993 y la Ley 1682 de 2013, los proyectos viales tienen requisitos ambientales, condensados en la Resolución 751 de 2015 del Ministerio del Medio ambiente y que por lo mismo no debe reglamentarse legalmente dicha materia.



Resulta claro que si se quiere darle cumplimiento eficaz a los tratados de Biodiversidad de Rio de Janeiro, es necesario establecer parámetros para los estudios de Impacto Ambiental.

El proyecto de Ley 187 de 2016, no le quita al ministerio del Medio Ambiente sus facultades, simplemente establece unos requisitos, concordantes con las declaraciones de Biodiversidad y de Desarrollo Sostenible, en materia de Estudios de Impacto Ambiental. Son tan importantes los mandatos establecidos en las convenciones de Biodiversidad y de Desarrollo Sostenible, que no conviene que ellos queden al criterio arbitrario de un funcionario y que es conveniente que la ley fije parámetros mínimos.

Otra observación se refiere al aparente limbo en que quedan los proyectos en ejecución y los realizados, frente a temas económicos y otros aspectos se refieren a que la adquisición de fajas obligadas concernientes a los corredores ecológicos altera el equilibrio económico con graves afectaciones.

Consideraciones: Esa apreciación no es correcta, pues las fajas adicionales resultan insignificantes en el contexto completo de una vía, ni siquiera un 0,5%. Esa visión del costo, sin compararlo con el beneficio, no es convincente para esta comisión. En otra de las respuestas se ahonda en este tema.

Otra observación se refiere a que la participación comunitaria ya está establecida en los denominados comités de veeduría ciudadana, que no implican costo para el proyecto.

Consideración: Hay una gran confusión en este aspecto. El proyecto de ley pretende una mayor rigurosidad en la participación de la comunidad, pero de manera técnica. Se busca que obligatoriamente, un profesional idóneo, con anclaje en la comunidad, haga parte de la interventoría y que dentro de sus funciones, tenga el seguimiento del Plan de Manejo Ambiental. Nada más conveniente. Resulta que la interventoría se ocupa muchas veces de detalles constructivos, pero olvida el EIA y el Plan de Manejo Ambiental. Son muchas las profesiones idóneas para hacer esos controles, sin alterar otros aspectos.

CAMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA.

El doctor Juan Martín Caicedo Ferrer, director ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, dirigió una comunicación en la cual expresa algunas observaciones y le comunica que ha enviado un oficio al Ministerio del Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura, dando a conocer sus inquietudes en torno al proyecto.



En la comunicación dirigida a la Doctora Natalia Abello, Ex Ministra de Transporte, se destacan y comentan algunos argumentos que se consideran relevantes.

Nuevamente, no se esgrimieron argumentos de índole constitucional que pudieran viciar el proyecto, es más, se empieza por reconocer la importancia de una política de desarrollo sostenible en las obras de infraestructura.

Una primera inquietud radica en que, en su concepto, se afectarían mucho las concesiones y obras en desarrollo y las concesionadas, con cambios que serían muy onerosos.

Consideración. Se parte de la base de que implica costos. Ahí no hay duda alguna. Pero Cámara de la Construcción, no parte de una base objetiva de proporcionalidad de los mayores costos. En realidad, toda vía de hoy conlleva túneles y puentes. Los túneles son los métodos actuales de evitar largos desarrollos, con cortes y taludes pronunciados e inestabilidad de los suelos. Si se miran los prediseños de las vías 4G, se observa alta densidad de túneles, que en muchos tramos puede ser incluso mayor que la pedida en este proyecto de Ley. Pensemos en los puentes, la buena parte de ellos reúnen las condiciones de corredor ecológico con leves obras y actividades.

Por otro lado, descontados los puentes y los túneles, que sabemos que cumplen, por parte alguna el proyecto hace exigencias de estructuras de alto costo y diseño. Estructuras simples, para una carga baja representada en sustratos de tierra y vegetación liviana.

Otro argumento es que se incrementan mucho las compras de predios, alterando el equilibrio, y se vuelven muy dispendiosas esas adquisiciones.

Consideración. No es exacto, en ningún sentido. Supóngase un corredor de 15 metros de ancho, según la propuesta, advirtiendo que esos anchos son modificados en esta ponencia. Sería adquirir 150 metros cuadrados más en cada lado, o sean 300 para el corredor ecológico. Asumiendo un valor por hectárea de 10 millones, que es relativamente alto en el promedio nacional, ya que se supone que se han escogido sitios no cultivados, esos 300 m² valdrían \$ 300.000. Si pensamos en una vía de 50 kilómetros, son tres millones para la vía. Se cae de su peso.

¿Dispendioso comprar unos metros más al mismo propietario?



Que la competencia de fijar los términos de referencia para los Estudios de Impacto ambiental es de la ANLA y el Ministerio del Medio Ambiente y que una exigencia en la ley puede carecer de rigor técnico, generando un limbo jurídico.

Consideración. Hasta el momento es verdad, pero es igualmente verdad que la ley debe establecer parámetros para la actuación de la administración, ese es un espacio para la Ley, máxime en temas reglados y mandados por normas de carácter Constitucional, como es el principio 17 de la Declaración de Rio de Janeiro y la Convención de Biodiversidad. ¿Cuál puede ser el riesgo técnico de que la ley fije un corredor de 1 km a cada lado de la vía para hacer estudios de la biota en los EIA, conocer la biodiversidad y establecer medidas de protección? ¿No es eso lo que ordenan la Constitución y los Tratados?. No, el error está en permitir unos estudios superficiales. Si queremos cambiar algunas realidades actuales, es porque no nos satisface como están.

En ese orden de ideas hemos construido una nueva propuesta Legislativa en la cual destacamos los siguientes objetivos:

1.1. ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE CORREDORES ECOLÓGICOS, QUE ASEGURE LA SUPERVIVENCIA DE LAS ESPECIES DE FAUNA TERRESTRE, EN LOS ECOSISTEMAS FRACCIONADOS POR VIAS.

El objeto claramente definido en su artículo primer, busca establecer los requisitos ambientales que deben cumplir los proyectos de vías terrestres nuevas, principalmente carreteras de todo orden, y los ajustes aplicables a las carreteras existentes

En el artículo segundo, que se refiere a las definiciones y conceptos concernientes al proyecto mismo, se hace una definición de lo que se entiende por corredor ecológico, para los efectos de esta Ley. Aclaración de suma importancia, dado que para algunos, el término corredor ecológico se aplica a grandes áreas y macro ecosistemas que se interconectan. En realidad, en el mundo de hoy, el corredor ecológico puede aplicarse, como en el proyecto, a franjas verdes que interconectan partes de un ecosistema fraccionado por una vía y que permite el flujo de las especies de fauna, principalmente.

Los artículos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo del proyecto de ley, se refieren a los corredores ecológicos que deben establecerse, tanto en las carreteras en proyecto, como en las ejecutadas y en ejecución.

1.2. PROTECCION ESPECIAL DE RETIROS DE RONDA EN CIERTOS CUERPOS DE AGUA DE ESPECIAL SIGNIFICACIÓN

Con el nombre de retiros de ronda la Corte Constitucional y el Consejo de Estado han denominado los retiros a cuerpos de agua, cauces o nacimientos, establecidos en el art 83 del Decreto 2811 de 19974 y el Decreto 1449 de 1977.

El artículo noveno del proyecto establece una condición, hasta hoy inexistente, de que en los diseños de vías se analice la alternativa de no intervenir negativamente los cauces de ríos y quebradas. Sobre este tema ahondamos adelante.

El artículo décimo del proyecto, establece en forma expresa e inequívoca, que aunque se encuentra en forma tácita en el decreto 1449 de 1997, es conveniente, en el sentido de prohibir que las vías alteren las zonas de recarga de acuíferos de significación.

El artículo undécimo se refiere a la obligación de que al intervenir con vías cuerpos de agua corrientes, se elaboren los estudios necesarios para controlar los impactos. Sobre el tema se ahonda adelante,

Todos estos temas apuntan a lograr que las vías no sean una causa que afecte de manera severa la oferta de agua dulce y a una lucha contra el cambio climático.

1.3. ESTABLECIMIENTO ESPECIAL DE UNA INTERVENTORIA COMUNITARIA EN PROYECTOS VIALES.

El artículo decimosegundo establece una participación especial de la comunidad, en el equipo técnico de la interventoría, diferente a los procedimientos hasta ahora establecidos. Es una novedosa forma de participación que vale la pena analizar.

1.4. REQUISITOS ESPECIALES EN LOS ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL RELACIONADOS CON VIAS.



El parágrafo 1 del artículo séptimo se refiere a la obligación de introducir los corredores ecológicos en el EIA, proponiendo su localización.

El artículo octavo establece un corredor mínimo de análisis, para los efectos de estudios de impacto ambiental en vías.

En síntesis, el proyecto muestra varios objetivos congruentes con una política de vías sostenibles.

2. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES.

La exposición de motivos del proyecto es abundante en la conceptualización interpretativa de normas de carácter constitucional y legal, en especial algunos tratados, elevados a bloque de constitucionalidad. Por otro lado, también abunda en normas legales, en especial el Decreto Ley 2811 de 1974.

Se hace un análisis de los fundamentos constitucionales y legales del proyecto, tanto sobre los incluidos en la exposición de motivos, como de los que se desprenden del análisis del contenido del proyecto y sus objetivos.

2.1. CONSTITUCIONALES.

2.1.1 Artículo 79 de la Constitución. En la exposición de motivos se hace expresa mención, como soporte del proyecto de Ley, del artículo 79 de la Constitución Política de Colombia. En efecto, el mencionado artículo dice así:

Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. **La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.**

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines contemplados en el artículo 67 de la constitución.

Aunque el Congreso ha expedido varias leyes concernientes a la participación de la comunidad, en realidad no se ha expedido ninguna con el objeto específico de reglamentar el artículo 79 de la Constitución.

Este proyecto, amparado en la Constitución, pretende que la comunidad pueda estar presente en la interventoría de las obras viales, para garantizar que la obra



se ejecuta con ajuste a los Estudios de Impacto Ambiental y sus respectivos Planes de Manejo.

2.1.2 Artículo 80 de la Constitución. Este artículo, que no es citado como soporte en la exposición de motivos, en verdad le da soporte. Citamos el artículo:

El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

Es un axioma que no requiere demostración, el hecho de que las vías generan afectaciones sensibles al medio ambiente, y sobre este tema la exposición de motivos es muy profusa. No cabe duda que el proyecto pretende prevenir y controlar factores de deterioro ambiental, generados en las obras viales, y que en este sentido pretende darle cumplimiento al contenido pertinente del artículo 80 de la Constitución.

2.1.3 Convenio de la biodiversidad biológica, Uno de los pilares fundamentales, es darle desarrollo al Convenio sobre Biodiversidad Biológica, suscrito por la Comunidad de Naciones en 1992 y ratificado por Colombia mediante Ley 165 de 1994, con lo cual ha quedado incorporado en el bloque de constitucionalidad.

Nos referimos de manera concreta a algunas obligaciones que en virtud del Convenio contraen las partes, ellas son:

Literal c) del Artículo 8 que dice: **“Promoverá la protección de ecosistemas y hábitats naturales y el mantenimiento de poblaciones viables de especies en entornos naturales.”**. Se refiere a una obligación de las partes. Es absolutamente pertinente en los términos del proyecto de Ley.

El artículo 6, literal b) reza: **“ b) Integrará, en la medida de lo posible y según proceda, la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica en los planes, programas y políticas sectoriales o intersectoriales”**. Es evidente que se genera para cada una de las partes y



todas las partes, la obligación de establecer procedimientos, políticas y acciones tendientes a la conservación de la biodiversidad. Evidentemente, los corredores ecológicos son una forma aceptable de lograr esos objetivos, en el caso de vías.

De especial relevancia, el artículo 14 que se refiere a la evaluación del impacto y la reducción al mínimo del impacto adverso, dice el literal a): **“a) Establecerá procedimientos apropiados por los que se exija la evaluación del impacto ambiental de sus proyectos propuestos que puedan tener efectos adversos importantes para la diversidad biológica con miras a evitar o reducir al mínimo esos efectos y, cuando proceda, permitirá la participación del público en esos procedimientos”**.

Aquí quedan soportados dos de los objetivos enunciados en el proyecto de Ley: La necesidad de ser rigurosos en la evaluación del impacto ambiental en los proyectos viales, de tal manera que pueda asegurarse la conservación de la biodiversidad y, de otro lado, la oportunidad de que la comunidad sea participe en la interventoría para vigilar el desarrollo de las obras.

2.1.4 Principio 17 de la declaración de Rio de Janeiro sobre medio ambiente.

El principio 17 de la declaración de Rio de Janeiro, se refiere a la evaluación del impacto ambiental. Dice textual:

“Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental, en calidad de instrumento nacional, respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente y que esté sujeta a la decisión de una autoridad nacional competente”.

Resulta claro que las exigencias especiales en torno a la rigurosidad de los estudios de impacto ambiental, tienen soporte en este principio, elevado a bloque de constitucionalidad.

De conformidad con el artículo 114 de la Constitución, el congreso tiene la facultad de expedir y modificar las leyes, de tal manera que puede modificar las existentes.

3. CONCLUSIONES

El establecimiento de un sistema de corredores ecológicos, que garantice la continuidad de los ecosistemas fragmentados por vías, es altamente necesario para garantizar la supervivencia de muchas especies amenazadas, es un paso más en el logro de una política de desarrollo sostenible.

Lograr que las vías respeten las zonas de nacimientos y recarga de acuíferos, es una obligación legal y ética que la Ley debe garantizar. Tenemos que lograr que las vías se ejecuten afectando al mínimo el más importante recurso de la vida, que es el agua.

Los costos de implementar el sistema de corredores ecológicos, con la premisa de que muchos están contruidos y solo requieren adaptaciones, resultan ampliamente compensados con el beneficio ambiental de garantizar agua dulce y la supervivencia de muchas especies, hoy amenazadas de muerte por la movilidad vial. De paso, se le está dando cumplimiento y desarrollo a lo establecido en el Convenio de Biodiversidad Biológica.

Cordialmente,

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Partido Conservador Colombiano





PROYECTO DE LEY No de Cámara.

Por medio de la cual se establecen requisitos ambientales para la construcción de vías terrestres y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA.

ARTICULO PRIMERO. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer los requisitos ambientales que deben cumplir los proyectos de vías terrestres nuevas, principalmente carreteras de todo orden, y los ajustes aplicables a las carreteras existentes.

ARTICULO SEGUNDO. Definiciones.

Corredor ecológico. Para efectos de esta ley, se entiende por corredor ecológico una faja boscosa de longitud y ancho variables, que interconecta partes fragmentadas de un mismo ecosistema, permitiendo el flujo de especies y asegurando la continuidad del ecosistema. El corredor puede quedar por encima o por debajo de las calzadas de la vía.

Hábitat. De conformidad con la propia definición de la Convención de Biodiversidad, “es el lugar o tipo de ambiente en el que existen naturalmente un organismo o una población”.

Fragmentación del ecosistema. Para efectos de esta ley, se entiende por fragmentación del ecosistema, la interrupción de la continuidad del hábitat de las especies, causada por actividades relacionadas con las obras viales y complementarias.

ARTICULO TERCERO. Obligación de diseño. A partir de la vigencia de esta Ley, todo proyecto vial terrestre de longitud mayor de 5 kilómetros en sectores rurales, que en su recorrido fragmente ecosistemas terrestres, está en la obligación de incluir la localización y diseño de corredores ecológicos, ajustados a los requisitos de esta ley.

ARTICULO CUARTO. Requisitos de diseño. Los corredores ecológicos de que trata esta ley, pueden lograrse mediante procesos constructivos viales tales como túneles, deprimidos o soterrados, viaductos o cualquier otra forma que permita una faja que interrumpa la discontinuidad del ecosistema. El ancho mínimo de la faja será 8 metros para carreteras de primer orden; de 6 metros



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

para carreteras de segundo orden y ferrocarriles y de 4 metros para carreteras de tercer orden. El largo mínimo de la faja será igual a la sección vial establecida en la Ley 1228 de 2008, incluidos los retiros.

ARTÍCULO QUINTO. Densidad de los corredores ecológicos. La distancia máxima entre dos corredores ecológicos consecutivos será de 5 km en las vías nuevas y de 6 km en las vías existentes a la vigencia de esta ley.

ARTICULO SEXTO. Obligaciones en las vías existentes. En la red vial nacional existente a la vigencia de esta Ley, se deben construir los corredores ecológicos con las mismas características especificadas en el artículo cuarto en un tiempo máximo de 5 años. Dentro de ese tiempo, y a partir de 2016, en los presupuestos de la Nación, de los departamentos y de los municipios, según el orden de la vía, se deberán hacer apropiaciones presupuestales para darle cumplimiento a lo ordenado en esta Ley.

Parágrafo 1: Los puentes sobre ríos y quebradas, cuya luz cubra el cauce y una parte del retiro, serán adaptables como corredores ecológicos en los términos de esta Ley.

Parágrafo 2: Los túneles existentes y los viaductos se aceptan como corredores ecológicos, en los términos de esta Ley.

ARTICULO SEPTIMO. Cobertura: La faja de corredor ecológico a que se refiere esta Ley, deberá ser sometida a cobertura vegetal, acorde con la respectiva estructura.

Parágrafo 1. El Estudio de Impacto Ambiental deberá contener un capítulo dedicado a los corredores ecológicos y en él se podrán incluir corredores nuevos a los del diseño vial, y proponer lugares diferentes de localización, atendiendo las respectivas caracterizaciones del entorno biótico.

Parágrafo 2. En los corredores ecológicos de que trata esta ley, no se podrán construir senderos peatonales ni ciclo vías.

Parágrafo 3. El mantenimiento, si se requiere, del corredor ecológico estará a cargo del municipio en el cual se encuentre localizado.

ARTICULO OCTAVO. Área mínima para EIA. En los términos de referencia y manuales para Estudios de Impacto Ambiental relacionados con las vías terrestres, el corredor mínimo establecido para la influencia directa y estudios ambientales y sociales no podrá ser inferior a un km a cada lado de la vía.



ARTICULO NOVENO. Intervención de cauces. A partir de la vigencia de esta ley, todo proyecto vial terrestre que en su recorrido deba cruzar ríos y quebradas de caudal superior a 5 l/s, deberá estudiar alternativas de no intervenir el cauce natural y el análisis de esas alternativas deberá quedar consignado en los diseños definitivos y en EIA.

ARTICULO DECIMO. Prohibición especial en vías. A partir de la vigencia de esta ley, el diseño de ninguna vía terrestre podrá afectar las zonas de recarga o el retiro de ronda de nacimientos de agua de caudal superior a 1 l/s. Los EIA deberán dedicar un capítulo al análisis del cumplimiento de esta norma.

ARTICULO UNDECIMO. Estudios hidrológicos e hidráulicos. A partir de la vigencia de esta ley, los estudios hidrológicos e hidráulicos contemplados para las vías terrestres, deberán contener las obras necesarias para prevenir, mitigar, controlar y compensar los impactos y los respectivos presupuestos, los cuales se incluirán dentro del presupuesto de la obra total.

ARTÍCULO DECIMOSEGUNDO. Interventoría comunitaria. A partir de la vigencia de esta ley, los términos de referencia para los concursos de interventoría a las obras viales deberán incluir la obligación de contratar, dentro del equipo de interventoría, cuando menos un profesional idóneo, en representación de la comunidad, el cual tendrá entre sus funciones la vigilancia del cumplimiento de esta ley, así como del Plan de Manejo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental.

ARTICULO DECIMOTERCERO. Vigencia. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Presentado por:

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARÁN
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Partido Conservador Colombiano

